Mercury Marine desidera ringraziarLa per avere scelto un gommone Mercury Marine, che si rivelerà un ottimo investimento per la nautica da diporto. Siamo convinti che Le offrirà lunghi anni di piacevole navigazione e divertimento.

Il presente manuale dell'operatore contiene istruzioni di sicurezza e di funzionamento che Le permetteranno di sfruttare al meglio il gommone. Contiene inoltre informazioni sulla cura e sulla manutenzione per proteggere meglio il Suo investimento. Conservi il manuale per consultarlo in futuro.

L'operatore, i passeggeri e l'imbarcazione sono soggetti alle normative locali, nazionali e, se pertinente, internazionali che regolamentano le acque navigabili. Se non è a conoscenza di tali normative, può richiedere assistenza all'ente responsabile per la nautica della Sua area. Presso organizzazioni locali e nazionali sono disponibili corsi sulla sicurezza, che consigliamo vivamente a tutti coloro che non hanno familiarità con le normative applicabili alla navigazione.

Prima di utilizzare il gommone leggere attentamente il presente manuale.

Avviso relativo alla garanzia

Il prodotto acquistato è accompagnato da una **garanzia limitata** di Mercury Marine. I termini della garanzia sono riportati nella sezione **Informazioni sulla garanzia** del presente manuale. La dichiarazione di garanzia descrive ciò che è compreso nella garanzia e ciò che è escluso, la durata della garanzia, le modalità di richiesta degli interventi coperti da garanzia, importanti esclusioni di responsabilità e limitazioni relative alla copertura dei danni e altre informazioni correlate. Si prega di leggere attentamente tali informazioni.

Il presente manuale contiene le descrizioni e le specifiche in vigore al momento dell'autorizzazione alla stampa. Mercury Marine mira al miglioramento continuo e si riserva il diritto di interrompere la produzione di determinati modelli in qualsiasi momento, nonché di modificare senza preavviso le specifiche, i modelli, i metodi o le procedure e declina ogni responsabilità al riguardo.

Annotare il numero di matricola dello scafo (HIN) e il numero di modello/serie del motore. Il numero HIN è riportato a tribordo sulla parte posteriore dell'imbarcazione; il numero di modello/serie del motore è indicato sulla staffa di snodo. Tali informazioni sono necessarie per procurarsi pezzi di ricambio, ottenere servizi in garanzia, nonché per fornire dati precisi qualora il gommone venga rubato.

Data di acquisto	
Ragione sociale del concessionario	
Indirizzo	
Telefono	
Numero di matricola dello scafo	
Numero di serie del motore	
Numero di modello del motore	

Mercury Marine, Fond du Lac, Wisconsin U.S.A.

Gommone Ocean Runner 290/300, 340/350, 420/430
90-8M0081975 213

INFORMAZIONI SULLA GARANZIA

INFORMAZIONI GENERALI

COMPONENTI DELL'IMBARCAZIONE

TRASPORTO

FUNZIONAMENTO

MANUTENZIONE

RIPARAZIONI

RIMESSAGGIO

ASSISTENZA TECNICA CLIENTI

INFORMAZIONI SULLA GARANZIA

Trasferimento della garanzia

La garanzia limitata è trasferibile a un acquirente successivo ma esclusivamente per il periodo di validità rimanente. Questa clausola non si applica a prodotti usati per applicazioni commerciali.

Per trasferire la garanzia all'acquirente successivo, inviare tramite posta o fax una copia dell'atto di vendita o del contratto di acquisto, con il nome e l'indirizzo del nuovo proprietario e il numero di matricola dello scafo (HIN) al reparto registrazione garanzie di Mercury Marine. Da Stati Uniti e Canada inviare i documenti al seguente indirizzo:

Mercury Marine
Attn: Warranty Registration Department
W6250 W. Pioneer Road
P.O. Box 1939
Fond du Lac, WI 54936-1939
920-929-5054
Fax 920-907-6663

Una volta elaborati i dati relativi al trasferimento della garanzia, Mercury Marine invierà una verifica della registrazione a mezzo posta al nuovo proprietario del prodotto.

Il servizio è gratuito.

Per i prodotti acquistati al di fuori di Stati Uniti e Canada, rivolgersi al distributore o al centro di assistenza Marine Power di zona.

Registrazione della garanzia - Stati Uniti e Canada

Nei paesi diversi da Stati Uniti e Canada rivolgersi al distributore locale.

1. È possibile cambiare l'indirizzo registrato in qualsiasi momento, anche all'atto di una richiesta di garanzia; è sufficiente contattare telefonicamente Mercury Marine o inviare una lettera o un fax al reparto di registrazione delle garanzie di Mercury Marine con i seguenti dati: nome e cognome, vecchio indirizzo, nuovo indirizzo e numero di matricola dello scafo (HIN). Le modifiche di indirizzo possono anche essere comunicate tramite il proprio concessionario.
   Mercury Marine
   Attn: Warranty Registration Department
   W6250 W. Pioneer Road
   P.O. Box 1939
   Fond du Lac, WI 54936-1939
   920-929-5054
   Fax 920-907-6663

***NOTA:** gli elenchi delle registrazioni devono essere conservati da Mercury Marine e dai concessionari di prodotti marini venduti negli Stati Uniti per l'eventualità che sia necessaria una notifica di richiamo di prodotti in base all'atto federale USA per la sicurezza delle imbarcazioni.*

2. Affinché sia coperto da garanzia, il prodotto deve essere registrato presso Mercury Marine. Il concessionario è tenuto a compilare il tagliando di registrazione all'atto della vendita e ad inoltrarlo immediatamente alla Mercury Marine tramite MercNET, e-mail o posta. Mercury Marine provvederà alla registrazione dei dati al ricevimento della registrazione della garanzia.
3. Dopo che la registrazione della garanzia è stata elaborata, Mercury Marine invierà all'acquirente del prodotto una verifica della registrazione a mezzo posta. Se non si riceve la conferma della registrazione entro 30 giorni, rivolgersi immediatamente al concessionario che ha effettuato la vendita. La garanzia entra in vigore solo dopo che il prodotto acquistato è stato registrato presso Mercury Marine.

Gommone Mercury – Garanzia limitata per Stati Uniti e Canada

Nei paesi diversi da Stati Uniti e Canada rivolgersi al distributore locale.

COPERTURA DELLA GARANZIA

Mercury Marine garantisce che i gommoni rimarranno privi di difetti imputabili a materiale e manodopera per il periodo indicato di seguito.

INFORMAZIONI SULLA GARANZIA

DURATA DELLA COPERTURA

Lo scafo in vetroresina, il pavimento Air Deck®, tutta l'attrezzatura e gli accessori dello scafo, compresi in modo non limitativo madieri, sedili, supporti per cime, scalmi, remi, cime, pompa dell'aria, maniglie di sollevamento, anelli a D, portaremi, valvole, tessuto dei sedili, nonché l'integrità dello specchio di poppa sono coperti dalla presente garanzia limitata di un (1) anno a decorrere dalla data di vendita del prodotto al primo acquirente o dalla data di messa in servizio iniziale del prodotto, a seconda dell'evento che si verifica per primo. Tutti i tessuti di contenimento dell'aria sono garantiti contro difetti del materiale o di lavorazione che causino vescicamento o delaminazione per un periodo di cinque (5) anni per i tessuti in PVC e di dieci (10) anni per i tessuti in CSM. La riparazione, la sostituzione di componenti o l'esecuzione di interventi di assistenza nei termini previsti dalla presente garanzia non comportano la proroga della data di scadenza originale della garanzia stessa. Se la garanzia non è scaduta, può essere trasferita a un acquirente successivo dopo debita nuova registrazione del prodotto.

CONDIZIONI PER L'EFFICACIA DELLA COPERTURA DELLA GARANZIA

La copertura prevista dalla garanzia è valida esclusivamente per gli acquirenti al dettaglio che effettuano l'acquisto presso un concessionario autorizzato da Mercury Marine a distribuire il prodotto nel paese in cui ha luogo la vendita. La copertura della garanzia diventa effettiva dopo la corretta registrazione del prodotto da parte del concessionario autorizzato. Per continuare a usufruire della copertura prevista dalla garanzia, è necessario effettuare regolarmente gli interventi di manutenzione ordinaria indicati nel manuale di funzionamento e manutenzione. Se tali interventi vengono eseguiti dal cliente al dettaglio, Mercury Marine si riserva il diritto di fornire in futuro la copertura prevista dalla garanzia soltanto dietro presentazione di debita prova della corretta esecuzione delle procedure di manutenzione.

OBBLIGHI DI MERCURY MARINE

Conformemente alla presente garanzia, l'unico obbligo di Mercury Marine è limitato, a sua discrezione, alla riparazione dei componenti difettosi e alla sostituzione di tali componenti con componenti nuovi o ricostruiti e forniti di certificazione Mercury Marine, o al rimborso del prezzo di acquisto del prodotto Mercury. Ai sensi della presente garanzia, inoltre, l'unico obbligo di Mercury Marine in caso di delaminazione del tessuto è limitato alla sostituzione del rivestimento dell'imbarcazione ed esclusivamente di tale rivestimento. Mercury Marine si riserva il diritto di apportare miglioramenti o modifiche ai prodotti fabbricati in precedenza.

COME OTTENERE LA COPERTURA DELLA GARANZIA

Il cliente deve concedere a Mercury Marine un ragionevole margine di tempo per effettuare la riparazione, nonché accesso al prodotto per eseguire gli interventi di assistenza previsti dalla garanzia. Le richieste di garanzia devono essere accompagnate dalla consegna del prodotto a fini di ispezione a un concessionario Mercury Marine autorizzato a intervenire sul prodotto. Qualora l'acquirente sia impossibilitato a consegnare il prodotto a un concessionario, è tenuto a informare per iscritto il servizio di assistenza Mercury Marine, che provvederà all'ispezione e all'esecuzione degli interventi di riparazione previsti dalla garanzia. Tutte le spese di trasporto e il tempo di trasferta correlati saranno a carico dell'acquirente. Se l'intervento di assistenza fornito non è coperto dalla presente garanzia, l'acquirente è tenuto a sostenere tutte le spese di manodopera e di materiale, nonché qualsiasi altro costo associato all'intervento di assistenza. Eccetto quando richiesto da Mercury Marine, l'acquirente non deve inviare il prodotto o componenti del prodotto direttamente a Mercury Marine. Per ottenere assistenza in garanzia, al momento della richiesta dell'intervento di assistenza è necessario presentare al concessionario una prova dell'avvenuta registrazione del prodotto acquistato.

ESCLUSIONE DI GARANZIA

La presente garanzia limitata non copre interventi di manutenzione ordinaria, regolazioni, danni derivanti da normale usura, perforazioni, scolorimento, ossidazione, abrasione, né danni causati da abuso, uso improprio, negligenza, incidenti, interventi di assistenza non corretti, uso di accessori o componenti non fabbricati o venduti da Mercury Marine o manomissione o rimozione di componenti. L'uso del prodotto in qualsiasi momento, anche da parte di un proprietario precedente, nell'ambito di una gara o di altro tipo di competizione comporta l'annullamento della garanzia. Il motore, gli accessori del motore, i comandi, le eliche, le batterie o altri accessori sono accompagnati da proprie garanzie separate.

Le spese associate ad alaggio, varo, traino, rimessaggio, addebiti telefonici, noleggio, disagi, spese di ormeggio in darsena, copertura assicurativa, mutui, perdite di tempo o di profitto, o qualsiasi altro tipo di danni accidentali o consequenziali non sono coperte dalla presente garanzia.

INFORMAZIONI SULLA GARANZIA

Mercury Marine non conferisce ad alcuna persona fisica o giuridica, ivi compresi i concessionari autorizzati da Mercury Marine, l'autorità di rilasciare affermazioni, dichiarazioni o garanzie relative al prodotto in questione diverse da quelle contenute nella presente garanzia limitata; tali affermazioni, dichiarazioni o garanzie, qualora poste in essere, non avranno alcun valore legale nei confronti di Mercury Marine.

ESCLUSIONI DI RESPONSABILITÀ E LIMITAZIONI:

VIENE QUI ESPRESSAMENTE ESCLUSA QUALSIASI GARANZIA IMPLICITA DI COMMERCIABILITÀ E DI IDONEITÀ A UNO SCOPO PARTICOLARE. LA DURATA DI GARANZIE IMPLICITE, TALI DA NON POTER ESSERE ESCLUSE, VIENE LIMITATA A QUELLA DELLA GARANZIA ESPLICITA. LA PRESENTE GARANZIA NON COPRE DANNI INCIDENTALI E INDIRETTI. LE ESCLUSIONI DI RESPONSABILITÀ E LE LIMITAZIONI ELENCATE SOPRA NON SONO APPLICABILI IN ALCUNE GIURISDIZIONI E PERTANTO IN CASI SPECIFICI POTREBBERO NON ESSERE PERTINENTI. LA PRESENTE GARANZIA CONFERISCE DIRITTI LEGALI SPECIFICI ALL'ACQUIRENTE, CHE POTREBBE GODERE INOLTRE DI ALTRI DIRITTI LEGALI A SECONDA DELLA GIURISDIZIONE DI PERTINENZA.

INFORMAZIONI GENERALI

Responsabilità dell'operatore

L'operatore (conducente) è responsabile del funzionamento sicuro dell'imbarcazione e della sicurezza dei passeggeri e degli astanti. L'operatore è tenuto a leggere attentamente il presente manuale prima di usare l'imbarcazione.

Fornire ad almeno un altro passeggero le istruzioni fondamentali per l'avviamento e l'utilizzo del fuoribordo e dell'imbarcazione nell'eventualità in cui l'operatore sia impossibilitato a governare l'imbarcazione.

Prima di utilizzare l'imbarcazione

Leggere attentamente il presente manuale. Acquisire sufficiente familiarità con il corretto funzionamento dell'imbarcazione. In caso di domande o dubbi, rivolgersi al concessionario.

Il rispetto delle informazioni sulla sicurezza e sul funzionamento, oltre che il buonsenso, contribuiscono a prevenire lesioni alle persone e danni al prodotto.

In questo manuale vengono utilizzate le seguenti indicazioni di sicurezza per attirare l'attenzione su speciali istruzioni di sicurezza da osservare.

⚠ PERICOLO
Indica una situazione di pericolo che, se non evitata, causerà infortuni gravi o mortali.

⚠ AVVERTENZA
Indica una situazione di pericolo che, se non evitata, può causare infortuni gravi o mortali.

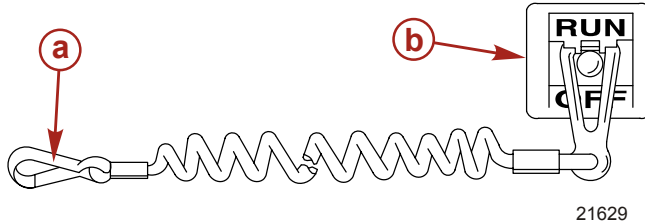
⚠ ATTENZIONE
Indica una situazione di pericolo che, se non evitata, può causare infortuni di lieve o media entità.

AVVISO
Indica una situazione che, se non evitata, può causare il guasto del motore o di un altro componente importante.

Interruttore del cavo salvavita

La funzione dell'interruttore del cavo salvavita è quella di spegnere il motore quando l'operatore si allontana dalla postazione di governo (per esempio in caso di eiezione accidentale) di una distanza sufficiente ad attivare l'interruttore. Sui fuoribordo dotati di impugnatura della barra e su alcune unità con telecomando è presente un interruttore del cavo salvavita. L'interruttore del cavo salvavita può essere installato come accessorio, di solito sul cruscotto o a fianco della postazione dell'operatore.

INFORMAZIONI GENERALI

Di solito il cavo salvavita ha una lunghezza di 122-152 cm (4-5 ft) quando è completamente esteso ed è dotato di un connettore per l'interruttore a un'estremità e di un moschettone per l'aggancio all'operatore sull'altra. Quando è inutilizzato, il cavo salvavita è avvolto a spirale in modo da ridurne la lunghezza ed evitare che si impigli su oggetti vicini. L'avvolgimento a spirale consente al cavo di allungarsi senza attivarsi se l'operatore si sposta senza allontanarsi troppo dalla postazione abituale. Per accorciarlo, è possibile avvolgerne una parte intorno al polso o alla gamba, oppure fare un nodo.

a - Cavo salvavita
b - Interruttore del cavo salvavita

Leggere le seguenti **Importanti informazioni di sicurezza**.

Importanti informazioni di sicurezza: la funzione dell'interruttore del cavo salvavita è quella di spegnere il motore quando l'operatore si allontana dalla postazione di governo di una distanza sufficiente ad attivare l'interruttore. Ciò può accadere se l'operatore cade accidentalmente fuori bordo o se si sposta sull'imbarcazione allontanandosi eccessivamente dalla postazione. Le cadute fuori bordo e le eiezioni accidentali sono più probabili su determinati tipi di imbarcazione, per esempio quelli con fiancate basse gonfiabili, imbarcazioni speciali da pesca, imbarcazioni ad alte prestazioni e imbarcazioni da pesca leggere governate tramite barra manuale. Inoltre le cadute fuori bordo e le eiezioni accidentali possono essere la conseguenza di comportamenti non opportuni come stare seduti sullo schienale di un sedile o sulla frisata a velocità di planata, restare in piedi a velocità di planata, stare seduti sul ponte rialzato di un'imbarcazione da pesca, procedere a velocità di planata in acque poco profonde o dove sono presenti ostacoli, rilasciare il timone o la barra quando tendono a virare in una certa direzione, fare uso di alcool o di sostanze stupefacenti, o ancora eseguire manovre dell'imbarcazione a velocità elevate.

Se l'interruttore del cavo salvavita viene attivato, il motore si spegne immediatamente ma l'imbarcazione percorre una distanza aggiuntiva che dipende dalla velocità e dell'eventuale raggio di virata al momento dello spegnimento. L'imbarcazione non sarà comunque in grado di compiere una rotazione completa. Anche mentre procede a motore spento, l'imbarcazione può causare infortuni gravi a chiunque si trovi lungo la sua rotta.

Si consiglia pertanto di impartire istruzioni ad altri passeggeri in merito alle corrette procedure di avviamento e alle manovre dell'imbarcazione in modo che siano in grado di azionare il motore qualora insorgano situazioni di emergenza (in caso di espulsione accidentale dell'operatore).

⚠ AVVERTENZA

Se l'operatore cade fuoribordo, spegnere immediatamente il motore per ridurre il rischio di infortuni gravi o mortali causati da un contatto con l'imbarcazione. L'operatore deve essere sempre correttamente collegato all'interruttore di arresto tramite un cavo salvavita.

⚠ AVVERTENZA

Pericolo di infortuni gravi o mortali causati dall'improvvisa forza di decelerazione a seguito dell'attivazione accidentale o involontaria dell'interruttore di arresto. L'operatore dell'imbarcazione non deve mai lasciare la postazione prima di avere scollegato il cavo salvavita.

L'interruttore potrebbe venire attivato accidentalmente o involontariamente durante il normale funzionamento dell'imbarcazione. Ciò potrebbe causare una o più delle seguenti condizioni potenzialmente pericolose:

- I passeggeri potrebbero essere catapultati in avanti a causa dell'improvviso rallentamento; ciò sarebbe particolarmente pericoloso per i passeggeri che si trovano nella zona di prua, in quanto potrebbero cadere fuori bordo e venire colpiti dalla scatola ingranaggi o dall'elica.
- Perdita di potenza e di controllo della direzione in condizioni di mare mosso o di forti correnti o venti.
- Perdita di controllo durante le operazioni di attracco.

MANTENERE L'INTERRUTTORE DEL CAVO SALVAVITA E IL CAVO SALVAVITA IN BUONE CONDIZIONI OPERATIVE

Prima di ciascun uso verificare che l'interruttore del cavo salvavita funzioni correttamente. Avviare il motore e spegnerlo tirando il cavo salvavita. Se il motore non si spegne, fare riparare l'interruttore prima di utilizzare l'imbarcazione.

Prima di ciascun utilizzo controllare il cavo salvavita e verificare che sia in buone condizioni operative, che non sia spezzato e che non presenti tagli o segni di usura. Verificare che i morsetti sulle estremità del cavo siano in buone condizioni. Sostituire il cavo salvavita se presenta danni o segni di usura.

Protezione delle persone in acqua

DURANTE LA NAVIGAZIONE

Per una persona che si trova in acqua è molto difficile reagire rapidamente per evitare un'imbarcazione diretta nella sua direzione, anche se a velocità ridotta.

Rallentare e prestare la massima attenzione durante la navigazione in aree dove è possibile che vi siano persone in acqua.

Quando l'imbarcazione è in movimento (inerzia) e il fuoribordo è in posizione di folle, l'acqua esercita una forza sufficiente da provocare la rotazione dell'elica. La rotazione dell'elica in folle può causare gravi infortuni.

QUANDO L'IMBARCAZIONE È FERMA

⚠ AVVERTENZA
Un'elica in rotazione, un'imbarcazione in movimento o qualsiasi attrezzatura rigida collegata all'imbarcazione può provocare infortuni gravi o mortali ai bagnanti. Spegnere immediatamente il motore se vi sono persone in acqua in prossimità dell'imbarcazione.

Prima di consentire a qualcuno di nuotare o sostare in acqua in prossimità dell'imbarcazione, portare il fuoribordo in folle e spegnere il motore.

Salto di onde e scie

Guidare un'imbarcazione da diporto in presenza di onde e scie è considerata pratica normale. Tuttavia se la velocità durante questo tipo di attività è tale da causare il sollevamento parziale o totale della carena fuori dall'acqua, si corrono dei rischi, soprattutto quando l'imbarcazione rientra in acqua.

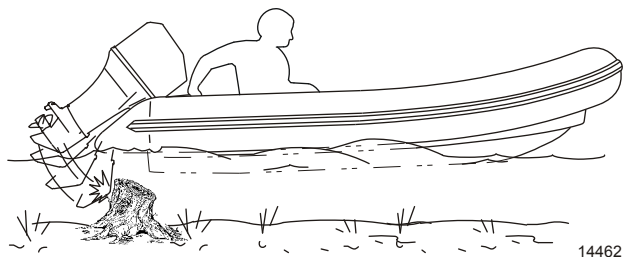
Il rischio principale è la possibilità che durante il salto l'imbarcazione cambi direzione. Di conseguenza durante l'ammaraggio l'imbarcazione potrebbe virare bruscamente. Un cambiamento repentino di direzione può sbalzare i passeggeri dai sedili o fuori bordo.

⚠ AVVERTENZA

Il salto di onde o scie può provocare infortuni gravi o mortali a causa di cadute sull'imbarcazione o fuori bordo dei passeggeri. Evitare per quanto possibile di saltare su onde o scie.

Il salto di un'onda o di una scia può avere un'altra conseguenza, meno comune ma altrettanto pericolosa: se la prua si inclina eccessivamente verso il basso mentre l'imbarcazione è in aria, al contatto con l'acqua potrebbe immergersi temporaneamente. Ciò porta a un'improvvisa e pressoché totale decelerazione dell'imbarcazione, con conseguente rischio di caduta fuori bordo dei passeggeri. L'imbarcazione potrebbe inoltre subire una brusca virata.

Collisione con oggetti sommersi

Ridurre la velocità e procedere con cautela durante la navigazione su fondali bassi o qualora si sospetti la presenza di ostacoli sommersi che potrebbero urtare il fuoribordo o la carena dell'imbarcazione. **Per evitare infortuni o danni all'imbarcazione o al motore a causa di collisioni con oggetti galleggianti o sommersi, la misura preventiva più efficace è il controllo della velocità dell'imbarcazione. In tali condizioni l'imbarcazione deve essere mantenuta alla velocità minima di planata compresa tra 24 e 40 km/h (15-25 mph).**

L'urto di un oggetto galleggiante o sommerso può comportare le seguenti conseguenze:

- È possibile che il fuoribordo o parte di esso si stacchi e venga scagliato all'interno dell'imbarcazione.
- L'imbarcazione potrebbe virare improvvisamente, sbalzando i passeggeri dai sedili o fuori bordo.
- L'imbarcazione potrebbe subire una rapida riduzione della velocità, proiettando i passeggeri in avanti o fuori bordo.

- Danni da collisione al fuoribordo e all'imbarcazione.

Ricordare sempre che la misura preventiva più efficace per ridurre al minimo gli infortuni e i danni causati da una collisione è il controllo della velocità dell'imbarcazione. Durante la navigazione in acque dove è nota la presenza di ostacoli sommersi, l'imbarcazione deve essere mantenuta a velocità minima di planata.

In caso di collisione con un oggetto sommerso, spegnere il motore non appena possibile e verificare se presenta componenti spezzati o allentati. Se sono presenti danni, o si sospetta la presenza di danni, portare il fuoribordo presso un concessionario autorizzato e richiedere un'accurato intervento di ispezione e riparazione.

È necessario verificare inoltre che l'imbarcazione non presenti squarci sullo scafo o sullo specchio di poppa o infiltrazioni d'acqua.

L'uso di un fuoribordo danneggiato potrebbe causare danni aggiuntivi ad altri componenti del fuoribordo o compromettere il controllo dell'imbarcazione. Qualora sia necessario continuare la navigazione, procedere a velocità molto ridotta.

⚠ AVVERTENZA

L'utilizzo di un'imbarcazione o di un motore che abbia riportato danni in una collisione può provocare danni al prodotto e infortuni gravi o mortali. Se l'imbarcazione è rimasta coinvolta in qualsiasi tipo di collisione, fare ispezionare e riparare l'imbarcazione o il gruppo motore a un concessionario autorizzato Mercury Marine.

Emissioni di scarico

ATTENZIONE AI PERICOLI DI AVVELENAMENTO DA MONOSSIDO DI CARBONIO

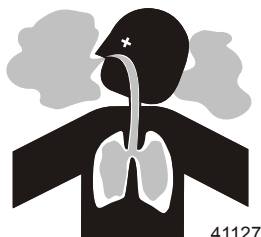
Il monossido di carbonio (CO) è un gas mortale presente nei fumi di scarico di tutti i motori a combustione interna, compresi i motori di propulsione delle imbarcazioni e i generatori che alimentano gli accessori dell'imbarcazione. Il CO in sé è privo di odore, colore e sapore ma se si avverte l'odore o il sapore dello scarico del motore, si sta respirando anche CO.

I primi sintomi di avvelenamento da monossido di carbonio sono simili ai sintomi del mal di mare o di un'intossicazione e comprendono mal di testa, vertigini e capogiri, sonnolenza e nausea.

⚠ AVVERTENZA

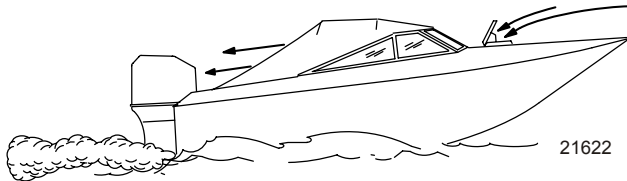
L'inalazione di gas di scarico del motore può provocare un'intossicazione da monossido di carbonio, che può causare perdita di coscienza, lesioni cerebrali o morte. Evitare l'esposizione al monossido di carbonio.

Tenersi a distanza dall'area dello scarico quando il motore è in funzione e mantenere l'imbarcazione ben ventilata sia quando è ferma sia durante la navigazione.

DISTANZA DI SICUREZZA DALL'AREA DELLO SCARICO

I gas di scarico del motore comprendono il monossido di carbonio, che è nocivo. Tenersi a distanza dalle aree a elevata concentrazione di gas di scarico. Quando i motori sono in funzione, avvertire i bagnanti di tenersi a una certa distanza dall'imbarcazione e non sedersi, sdraiarsi o sostare sulle plancette poppiere e sulle scalette di risalita. Durante la navigazione non permettere ai passeggeri di prendere posizione immediatamente dietro l'imbarcazione per farsi trainare tenendosi alla plancetta o fare "bodysurfing": sono attività pericolose che non solo richiedono il posizionamento in un'area a elevata concentrazione di gas di scarico, ma comportano anche il rischio di lesioni provocate dall'elica dell'imbarcazione.

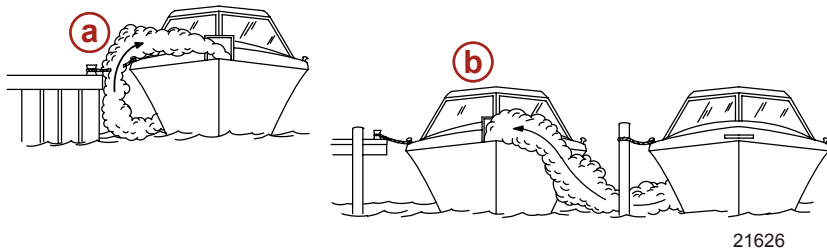
BUONA VENTILAZIONE

Ventilare la zona passeggeri aprendo le tende laterali o i boccaporti anteriori per eliminare eventuali fumi.

Esempio di flusso d'aria ottimale nell'imbarcazione:

SCARSA VENTILAZIONE

In determinate condizioni di funzionamento e/o di vento, nelle cabine o nei corridoi permanentemente chiusi o coperti da teli la ventilazione è insufficiente e si possono formare accumuli di monossido di carbonio. Installare uno o più rilevatori di monossido di carbonio sull’imbarcazione.

In rare circostanze di condizioni atmosferiche particolarmente calme, bagnanti e passeggeri che sostano in un'area aperta su un'imbarcazione ferma con il motore acceso, o in prossimità di un motore acceso, possono essere esposti a livelli pericolosi di monossido di carbonio.

1. Esempi di condizioni di ventilazione insufficiente se l'imbarcazione è ferma:

- **a -** Motore in funzione quando l'imbarcazione è ormeggiata in uno spazio limitato
- **b -** Ormeggio in prossimità di un'altra imbarcazione con il motore in funzione

2. Esempi di ventilazione insufficiente se l'imbarcazione è in movimento:

a - Navigazione con un angolo di assetto della prua troppo elevato
b - Navigazione con tutti i boccaporti di prua chiusi

Consigli per una navigazione sicura

Per una navigazione piacevole e sicura, è importante conoscere i regolamenti e le restrizioni nazionali e locali e tenere in considerazione i seguenti suggerimenti.

Conoscere e rispettare tutte le leggi e i regolamenti nautici relativi alle acque navigabili.

- Mercury MerCruiser raccomanda a tutti gli operatori di imbarcazioni a motore di seguire un corso di sicurezza per la navigazione. Negli Stati Uniti i corsi sono organizzati da U.S. Coast Guard Auxiliary (Guardia costiera ausiliaria), Power Squadron, Red Cross (Croce Rossa) e dalle autorità locali per la regolamentazione della navigazione. Per ulteriori informazioni relative agli Stati Uniti, rivolgersi a Boat U.S. Foundation chiamando il numero 1-800-336-BOAT (2628).

Eseguire i controlli di sicurezza e gli interventi di manutenzione previsti.

- Seguire un programma di manutenzione regolare e assicurarsi che tutte le riparazioni siano eseguite in modo corretto.

Controllare le dotazioni di sicurezza di bordo.

- Si consiglia di tenere a bordo durante la navigazione i seguenti tipi di dispositivi di sicurezza:
  - ☐ Estintori omologati
  - ☐ Dispositivi di segnalazione: torce elettriche, razzi o segnali luminosi, bandiera e fischietto o avvisatore acustico
  - ☐ Attrezzi per riparazioni di piccola entità
  - ☐ Ancora e cima per ancora di riserva
  - ☐ Pompa di sentina manuale e tappi di scarico di riserva
  - ☐ Acqua potabile
  - ☐ Radio
  - ☐ Remi o pagaie
  - ☐ Elica e reggispinta di scorta, nonché una chiave adeguata
  - ☐ Cassetta di pronto soccorso e relative istruzioni
  - ☐ Contenitori a tenuta stagna
  - ☐ Apparecchiature, batterie, lampadine e fusibili di scorta
  - ☐ Bussola e carta geografica o nautica dell'area

INFORMAZIONI GENERALI

☐ Dispositivo di galleggiamento personale (uno per ogni passeggero a bordo)

Osservare se vi sono cambiamenti atmosferici imminenti ed evitare di utilizzare l'imbarcazione in caso di condizioni meteorologiche avverse e di mare agitato.

Informare almeno una persona sulla destinazione e la data/ora prevista per il rientro.

Imbarco di passeggeri.

- Spegnere sempre il motore durante l'imbarco e lo sbarco di passeggeri, o quando vi sono astanti in prossimità della poppa. Portare il gruppo di trasmissione in folle non è sufficiente.

Uso di dispositivi di galleggiamento personali.

- La normativa federale degli Stati Uniti richiede la presenza di un giubbotto salvavita (dispositivo di galleggiamento personale) di tipo approvato dalla Guardia costiera U.S.A., della misura corretta e facilmente accessibile, per ogni passeggero, più un salvagente da lanciare in mare. Si consiglia vivamente di indossare il giubbotto di salvataggio durante l'intera permanenza a bordo dell'imbarcazione.

Addestrare altre persone all'uso dell'imbarcazione e del motore.

- Fornire ad almeno un altro passeggero le istruzioni fondamentali per l'avviamento e l'utilizzo del motore e per il governo dell'imbarcazione nell'eventualità in cui l'operatore sia impossibilitato a proseguire nei suoi compiti o cada fuoribordo.

Non sovraccaricare l'imbarcazione.

- La maggior parte delle imbarcazioni è certificata per una determinata capacità di carico massimo (peso) nominale; fare riferimento alla targhetta della capacità applicata sull'imbarcazione. È necessario conoscere i limiti di funzionamento e di carico dell'imbarcazione e sapere se l'imbarcazione è in grado di restare a galla se è piena di acqua. In caso di dubbi, rivolgersi al concessionario autorizzato Mercury Marine o al produttore dell'imbarcazione.

Assicurarsi che tutti i passeggeri siano seduti correttamente.

- Non consentire a nessuno di sedersi o di sostare su parti dell'imbarcazione non adibite a tale scopo. Ciò si applica a schienali di sedili, frisate, specchio di poppa, prua, ponti e sedili da pesca rialzati e girevoli. I passeggeri non devono sedere o sostare in altri punti in cui si corra il rischio di cadere o di essere scaraventati fuori bordo o all'interno dell'imbarcazione in caso di accelerazione o frenata improvvisa o perdita di controllo o manovra inaspettata dell'imbarcazione. Assicurarsi che tutti i passeggeri dispongano di un adeguato posto a sedere e siano seduti prima che l'imbarcazione si muova.

Non usare mai l'imbarcazione sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o alcool. È proibito dalla legge.

- L'uso di alcool o di sostanze stupefacenti è in grado di compromettere la capacità di giudizio e riduce drasticamente i riflessi.

Studiare l'area di navigazione ed evitare zone pericolose.

Mantenere sempre un elevato grado di attenzione.

- La legge richiede che il timoniere dell'imbarcazione sia sempre vigile con la vista e l'udito. La visuale del timoniere non deve essere ostruita in alcun modo, in particolare davanti all'imbarcazione. La visuale dell'operatore non deve essere ostruita da passeggeri, carico o sedili da pesca quando l'imbarcazione naviga a velocità superiore al minimo o alla velocità di ingresso in planata. Fare sempre attenzione ad altre imbarcazioni, alle condizioni dell'acqua e alla propria scia.

Non guidare mai l’imbarcazione direttamente dietro a persone impegnate in sci nautico.

- La propria imbarcazione, procedendo a una velocità di 40 km/h (25 mph), raggiunge uno sciatore caduto a 61 m (200 ft) davanti all'imbarcazione in cinque secondi.

Prestare attenzione agli sciatori caduti in acqua.

- Quando l'imbarcazione viene usata per sci nautico o attività simili ed è necessario tornare indietro per recuperare uno sciatore caduto o che si è staccato dalla corda, mantenere lo sciatore sempre sul lato dell'operatore dell'imbarcazione. L'operatore non deve mai perdere di vista lo sciatore caduto e non deve mai procedere in retromarcia in direzione dello sciatore o di altre persone in acqua.

Denunciare eventuali incidenti.

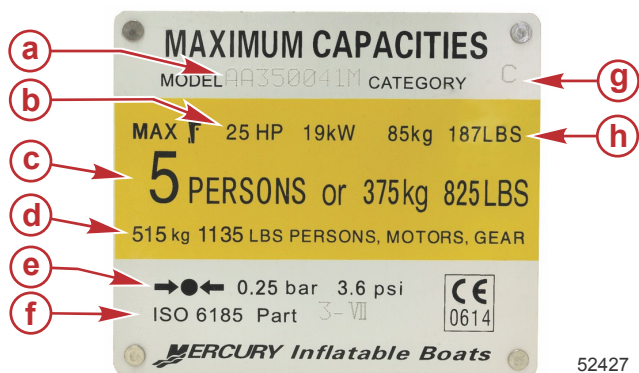
- La legge prevede che gli operatori di imbarcazioni coinvolte in incidenti di navigazione presentino una denuncia di incidente presso le autorità preposte. Un incidente di navigazione deve essere segnalato (1) in caso di perdita o di possibile perdita di vite umane, (2) in caso di infortuni che richiedano un intervento medico che non si limiti al primo soccorso, (3) in caso di danni a imbarcazioni o altre proprietà per un valore superiore a 500 dollari o (4) in caso di perdita completa dell'imbarcazione. Richiedere ulteriore assistenza alle autorità locali.

Ocean Runner – Specifiche

Descrizione	Modello		
	290/300	**340/350**	**420/430**
Peso lordo – Tessuto in PVC	59,0 kg (131 lb)	83,0 kg (183 lb)	113,0 kg (250 lb)
Peso lordo – Tessuto in CSM	62,0 kg (137 lb)	87,0 kg (192 lb)	117,0 kg (258 lb)
Carico massimo	420 kg (926 lb)	515 kg (1135 lb)	800 kg (1764 lb)
Potenza massima del motore	7,5 kW (10 hp)	18,7 kW (25 hp)	29,8 kW (40 hp)
Peso massimo del motore	45 kg (99 lb)	85 kg (187 lb)	110 kg (243 lb)
Numero massimo di persone	4	5	8
Camere d'aria	3	3	3
Lunghezza esterna	290 cm (9 ft 6 in.)	340 cm (11 ft 2 in.)	420 cm (13 ft 9 in.)
Lunghezza interna scafo	194 cm (6 ft 4 in.)	234 cm (7 ft 8 in.)	310 cm (10 ft 2 in.)
Larghezza esterna	162 cm (5 ft 4 in.)	176 cm (5 ft 9 in.)	192 cm (6 ft 4 in.)
Larghezza interna	80 cm (2 ft 8 in.)	94 cm (3 ft 1 in.)	98 cm (3 ft 3 in.)
Diametro dei tubolari	41 cm (16 in.)	41 cm (16 in.)	47 cm (19 in.)
Pressione di gonfiaggio consigliata per i tubolari	0,25 bar (3.6 psi)	0,25 bar (3.6 psi)	0,25 bar (3.6 psi)
Tipo di pavimento	Vetroresina	Vetroresina	Vetroresina
Categoria dell'imbarcazione	D	D	C
Parti ISO 6185	1-II	2-V	2-V
Tessuto dei tubolari	PVC o CSM	PVC o CSM	PVC o CSM
Tessuto della carena/chiglia dell'imbarcazione	Vetroresina	Vetroresina	Vetroresina

INFORMAZIONI GENERALI

Targhetta del produttore

La targhetta del produttore è applicata sulla parte interna dello specchio di poppa dell'imbarcazione.

- **a -** Numero di modello
- **b -** Potenza massima del fuoribordo
- **c -** Numero massimo di persone
- **d -** Capacità di carico massima – Peso totale (persone, fuoribordo, serbatoio del combustibile e accessori)
- **e -** Pressione delle camere d'aria
- **f -** Parte ISO 6185 (fare riferimento alle informazioni generali di seguito)
- **g -** Categoria dell'imbarcazione – Fare riferimento alla seguente tabella
- **h -** Peso massimo del fuoribordo

Categoria dell'imbarcazione – Nella seguente tabella è indicato il tipo di navigazione per il quale l'imbarcazione è stata progettata e costruita.

Categorie di imbarcazioni	Navigazione	Forza del vento e altezza delle onde
A	Oceanica	Progettata per viaggi lunghi con possibili condizioni di vento superiori a forza 8 (scala di Beaufort) con altezza delle onde di 4 m (13 ft) e più.
B	D'altura	Progettata per viaggi in mare aperto con possibili condizioni di vento a forza 8 (scala di Beaufort) con altezza delle onde fino a 4 m (13 ft).
C	Costiera	Progettata per viaggi in acque costiere, ampie baie, estuari, laghi e fiumi con possibili condizioni di vento a forza 6 (scala di Beaufort) con altezza delle onde fino a 2 m (6.5 ft).
D	In acque riparate	Progettata per viaggi in acque costiere riparate, piccole baie, piccoli laghi, fiumi e canali con possibili condizioni di vento a forza 4 (scala di Beaufort) con altezza delle onde fino a 0,5 m (1.5 ft).

Parte ISO 6185 – Le categorie di parti ISO 6185 definiscono la potenza nominale per l'imbarcazione. Le potenze nominali sono riportate nella tabella che segue.

INFORMAZIONI GENERALI

Categorie di parti ISO 6185	Potenza nominale dell'imbarcazione
Parte 1: Tipo II	Imbarcazioni a motore con potenza non superiore a 4,5 kW (6 hp)
Parte 2: Tipo V	Imbarcazioni a motore con potenza compresa tra 4,5 e 15 kW (tra 6 e 20 hp)
Parte 3: Tipo VII	Imbarcazioni a motore con potenza di 15 kW e superiore (20+ hp)

COMPONENTI DELL'IMBARCAZIONE

Ocean Runner – Posizione dei componenti

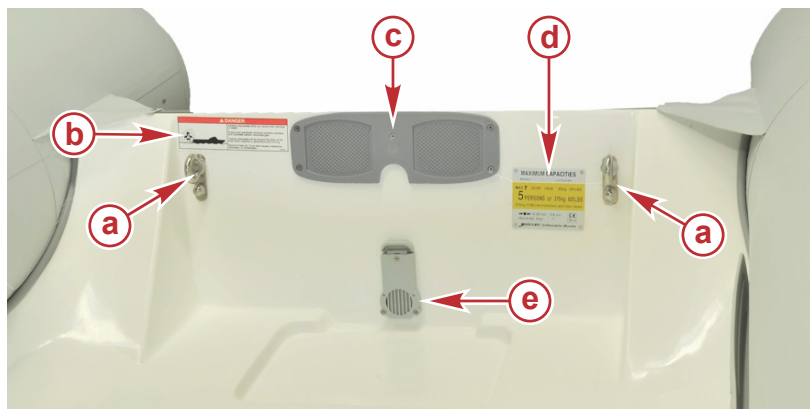
VISTA ANTERIORE

- a - Maniglia di sollevamento
- b - Anello di ormeggio
- c - Chiglia
- d - Fascia antisfregamento

VISTA DI POPPA

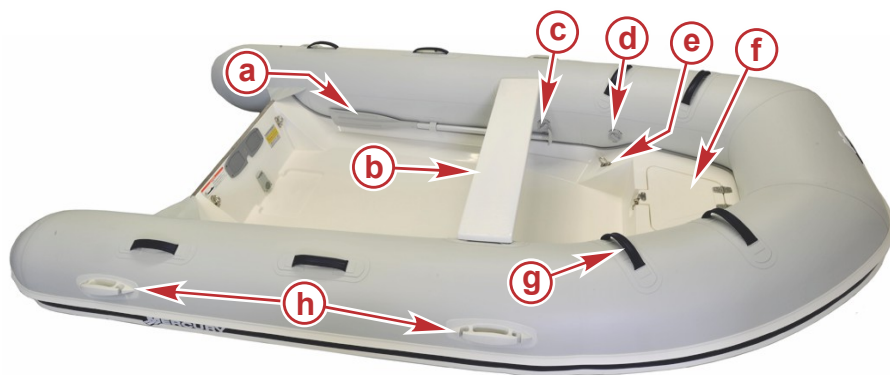
- a - Numero di matricola dello scafo (HIN)
- b - Anello di ormeggio di poppa
- c - Piastra del motore
- d - Scarico
- e - Scarico della carena (modello 340/350)

COMPONENTI DELL'IMBARCAZIONE

VISTA DA SPECCHIO DI POPPA

52425

- **a -** Anello di sollevamento
- **b -** Etichetta di pericolo da monossido di carbonio
- **c -** Piastra del motore
- **d -** Targhetta del produttore
- **e -** Valvola di scarico

COMPONENTI DELL'IMBARCAZIONE

DESCRIZIONE GENERALE

- **a -** Remo
- **b -** Sedile
- **c -** Valvola della camera d'aria di babordo
- **d -** Valvola della camera d'aria anteriore
- **e -** Anello di sollevamento anteriore (2)
- **f -** Gavone di prua (modelli 340/350 e 420/430)
- **g -** Maniglie (8)
- **h -** Maniglia di sollevamento (2 per lato)

TRASPORTO

Utilizzare un carrello in grado di sostenere in modo adeguato lo scafo dell'imbarcazione. Posizionare l'imbarcazione sul carrello in modo che sia stabilmente appoggiata sui supporti del carrello.

L'imbarcazione deve essere correttamente fissata al carrello. Fissare l'imbarcazione al carrello utilizzando cinghie di fissaggio e serrarle saldamente per impedire che l'imbarcazione si sposti. Proteggere i tubolari delle camere d'aria per prevenire sfregamenti o danni causati dalle cinghie di fissaggio.

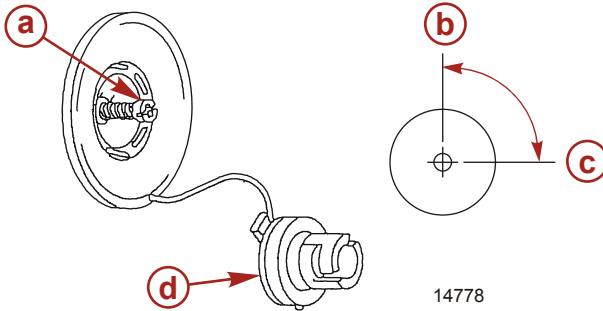
Rimorchiare l’imbarcazione con il fuoribordo inclinato in basso in posizione operativa verticale.

Se è necessaria una maggiore distanza libera da terra, inclinare il fuoribordo verso l'alto usando un supporto accessorio. Per maggiori indicazioni rivolgersi al concessionario. Una maggiore distanza libera da terra può essere necessaria per l'attraversamento di passaggi a livello, passaggi di accesso e terreni sconnessi.

Gonfiaggio

AVVISO

Un gonfiaggio eccessivo può provocare danni alle cuciture o alle paratie. Non utilizzare una fonte di aria compressa per gonfiare le camere d'aria.

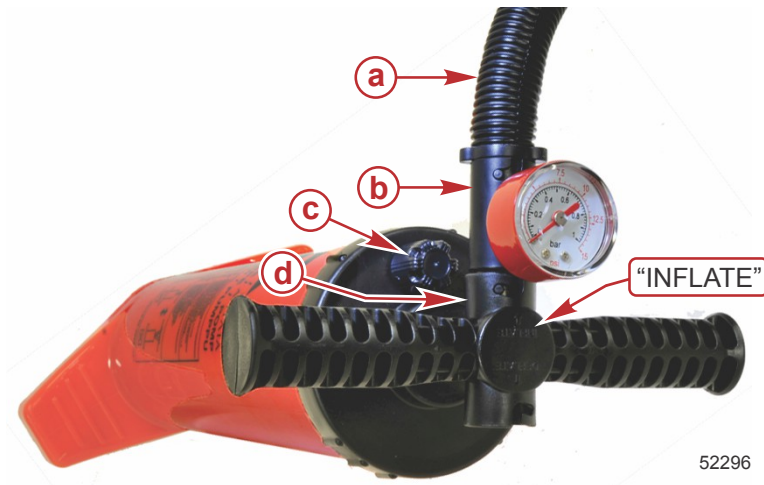
IMPORTANTE: non gonfiare o sgonfiare una camera d'aria alla volta. Per il gonfiaggio o lo sgonfiaggio mantenere una pressione dell'aria equilibrata tra le camere d'aria per prevenire tensioni o potenziali danni alle membrane interne che separano le camere d'aria.

a - Stelo della valvola
b - Posizione di chiusura
c - Posizione di apertura
d - Tappo della valvola

POMPA MANUALE

La pompa manuale può essere utilizzata come pompa ad azione singola o a doppia azione. Per utilizzarla a doppia azione, chiudere la valvola sulla pompa; aprire la valvola per utilizzarla come pompa ad azione singola.

La pompa manuale funziona in modalità per gonfiaggio e per sgonfiaggio.

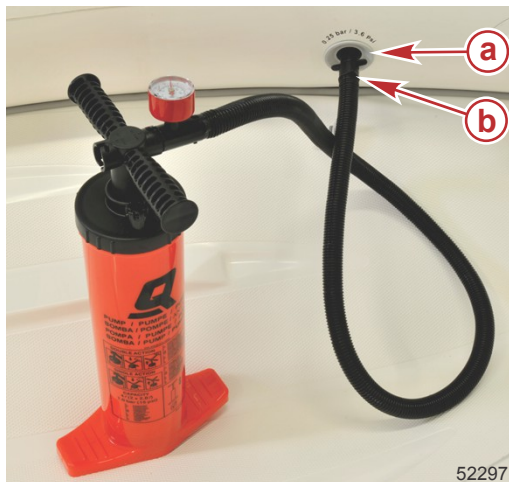
1. Inserire il manometro dell'aria nell'attacco sull'impugnatura della pompa contrassegnato con "INFLATE" (Gonfiaggio) e bloccarlo in posizione.
2. Inserire il tubo flessibile della pompa dell'aria nel manometro dell'aria e bloccarlo in posizione.

3. Inserire l'adattatore per gonfiaggio nel tubo flessibile della pompa dell'aria e bloccarlo in posizione.

- **a -** Tubo flessibile
- **b -** Manometro dell'aria
- **c -** Valvola a doppia azione/ad azione singola
- **d -** Attacco per gonfiaggio

- **a -** Tubo flessibile della pompa dell'aria
- **b -** Adattatore per gonfiaggio

GONFIAGGIO DELL'IMBARCAZIONE

1. Gonfiare prima le camere d'aria laterali, quindi gonfiare la camera d'aria anteriore. Per gonfiare le camere d'aria attenersi alla seguente procedura:
   a. Sgomberare una superficie piana e verificare che sia pulita e priva di oggetti affilati.
   b. Spiegare l'imbarcazione e distenderla su una superficie piana.
   c. Rimuovere i tappi delle valvole ruotandoli di un quarto di giro in senso antiorario.
   d. Verificare che gli steli delle valvole siano in posizione chiusa. Spingere in dentro lo stelo della valvola e ruotarlo in posizione chiusa.

e. Inserire l'adattatore per gonfiaggio della pompa dell'aria nella valvola della camera d'aria e bloccarlo in posizione.

a - Valvola della camera d'aria

b - Adattatore per gonfiaggio della pompa

2. Iniziare da una delle valvole dell'aria e gonfiare ciascuna camera d'aria in successione solo a un quarto della capacità.
3. Installare il sedile rimovibile prima di gonfiare completamente l'imbarcazione. Agganciare le flange presenti sul fondo del sedile nelle fascette di nailon sulle camere d'aria laterali.
4. Ripetere la fase 2 per gonfiare in modo uniforme le camere d'aria fino a raggiungere la pressione di gonfiaggio consigliata di 0,25 bar (3.6 psi). La pressione di gonfiaggio può essere misurata per mezzo del manometro dell'aria in dotazione con la pompa dell'aria o di un manometro dell'aria accessorio.
5. Una volta completato il gonfiaggio, installare i tappi delle valvole e ruotarli in senso orario per serrarli a fondo.

NOTA: *tenere costantemente sotto controllo la pressione dell'aria nelle camere d'aria. La pressione dell'aria all'interno delle camere d'aria aumenta all'aumentare della temperatura dell'aria interna, causando fluttuazioni di pressione in funzione della temperatura dell'acqua e delle condizioni meteorologiche.*
Se la temperatura diminuisce, anche in un'imbarcazione correttamente gonfiata può verificarsi un calo di pressione di gonfiaggio. Aggiungere aria nelle camere d'aria per riportare la pressione al valore specificato. Inoltre, il gonfiaggio di un'imbarcazione gonfiata correttamente può diventare eccessivo se viene esposta alla luce solare diretta o se la temperatura aumenta. In questo caso è necessario sgonfiare le camere d'aria fino a raggiungere la pressione di gonfiaggio specificata.

Sollevamento dell'imbarcazione con un paranco

Rimuovere il motore e tutte le dotazioni dall'imbarcazione.

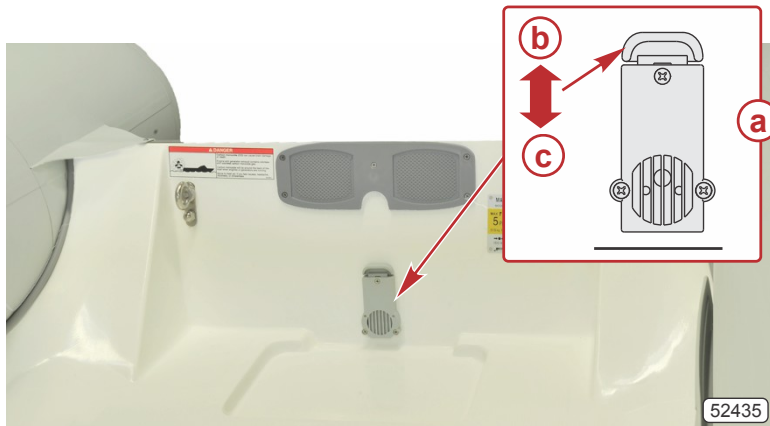
Accertarsi che nessuno sia a bordo durante il sollevamento.

Fissare delle cinghie ai quattro anelli di sollevamento presenti sullo scafo.

FUNZIONAMENTO

Regolare le cinghie in modo che durante il sollevamento l'imbarcazione sia parallela al terreno.

Funzionamento della valvola di scarico

Il gommone è dotato di una valvola di scarico a cassetto.

- a - Valvola di scarico a cassetto
- b - Posizione di apertura
- c - Posizione di chiusura

FUNZIONAMENTO DELLA VALVOLA DI SCARICO A CASSETTO

Durante la navigazione fare scorrere lo scarico in posizione aperta per scaricare l'acqua. La membrana interna impedisce all'acqua di entrare nell'imbarcazione. Dopo avere scaricato l'acqua, fare scorrere lo scarico in posizione chiusa.

FUNZIONAMENTO

Motore fuoribordo

Scegliere un fuoribordo con potenza e peso massimo compresi entro i limiti dell'imbarcazione. Per la potenza e il peso massimi del fuoribordo fare riferimento alla tabella delle specifiche nel presente manuale o alla targhetta del produttore sull'imbarcazione.

Installare il fuoribordo lungo la linea media dello specchio di poppa dell'imbarcazione. Fissare il fuoribordo allo specchio di poppa seguendo le istruzioni e i consigli per l'installazione forniti con il fuoribordo o dal produttore del fuoribordo.

Verificare prima di ogni utilizzo che il fuoribordo sia saldamente fissato allo specchio di poppa.

⚠ AVVERTENZA

Il superamento della potenza massima nominale dell'imbarcazione può provocare infortuni gravi o mortali. L'uso di potenza eccessiva può compromettere le caratteristiche di controllo e galleggiamento dell'imbarcazione o provocare la rottura dello specchio di poppa. Non installare un motore con potenza superiore alla potenza massima nominale dell'imbarcazione.

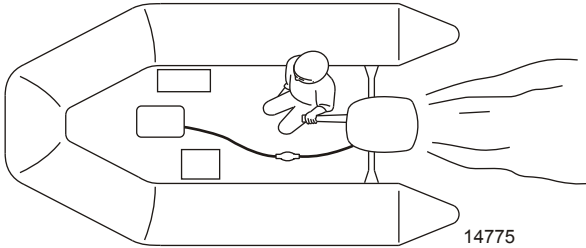
Lista di controllo prima dell'utilizzo

- Controllare la pressione di gonfiaggio delle camere d'aria.
- Rimuovere eventuali occlusioni dalla valvola di scarico.
- Verificare che il fuoribordo sia saldamente fissato allo specchio di poppa.
- Verificare la quantità di combustibile nel serbatoio e fare una stima dell'autonomia del fuoribordo.
- Verificare che l'interruttore del cavo salvavita del fuoribordo funzioni correttamente. Fare riferimento a **Informazioni generali – Interruttore del cavo salvavita.**
- Controllare che il carico dell'imbarcazione non sia eccessivo. Non superare il numero massimo di passeggeri o la capacità di carico. Fare riferimento alla targhetta della capacità di carico dell'imbarcazione.
- Verificare che sia disponibile un dispositivo di galleggiamento personale omologato di dimensioni adatte per ciascuna persona a bordo e che sia facilmente accessibile. È un requisito previsto dalla legge.
- Verificare che sull'imbarcazione siano presenti remi, da utilizzare in caso di guasto al motore.
- Accertarsi che l'operatore conosca tutte le procedure di navigazione sicura, navigazione e funzionamento.
- Verificare che sia disponibile un salvagente a ciambella o un cuscinetto galleggiante adatto a essere lanciato a una persona in acqua.
- Disporre i passeggeri e il carico sull'imbarcazione in modo che il peso sia distribuito in modo uniforme e che tutti siano seduti sugli appositi sedili o sul pavimento. Fare riferimento a **Carico**.
- Fornire ad almeno un passeggero le istruzioni fondamentali per il governo dell'imbarcazione e per l'avviamento e l'utilizzo del motore nell'eventualità in cui l'operatore sia impossibilitato a proseguire nei suoi compiti o cada fuori bordo.
- Prima di partire informare almeno una persona sulla destinazione e la data/ora prevista per il rientro.
- Non utilizzare mai l'imbarcazione sotto l'effetto di bevande alcoliche o sostanze stupefacenti. È un comportamento punito dalla legge.
- Informarsi sulle condizioni dell'acqua nella zona in cui si navigherà: maree, correnti, banchi di sabbia, scogli e altri pericoli.

Carico

IMPORTANTE: non superare il numero massimo di passeggeri o la capacità di carico dell'imbarcazione. Per il numero massimo di passeggeri e per la capacità di carico dell'imbarcazione fare riferimento alla tabella delle specifiche nel presente manuale o alla targhetta del produttore sull'imbarcazione.

FUNZIONAMENTO

Posizionare e distribuire il carico sull'imbarcazione in modo uniforme per controbilanciare il peso del fuoribordo.

POSIZIONE DEI PASSEGGERI

Sedersi sui tubolari galleggianti durante la navigazione comporta il rischio di essere proiettati fuori bordo durante virate strette o in caso di acque mosse. In caso di caduta in mare da un'imbarcazione in movimento è possibile essere colpiti dal motore o dall'elica.

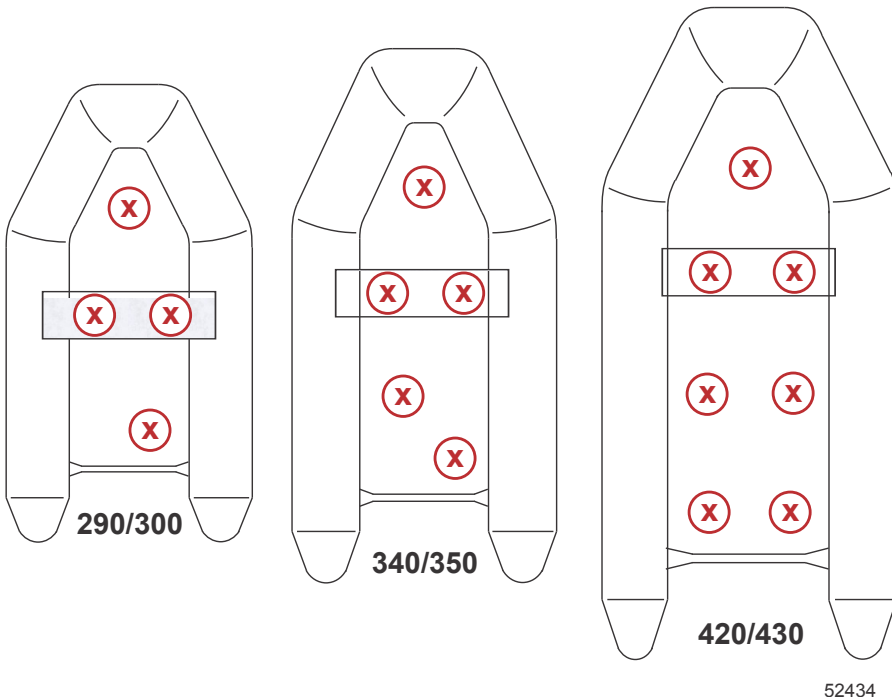
Mercury consiglia che durante la navigazione l'operatore e i passeggeri si siedano su un sedile, sulla chiglia o all'interno dell'imbarcazione e che utilizzino le maniglie disponibili per tenersi. Si consiglia inoltre all'operatore di usare sempre l'interruttore del cavo salvavita durante la navigazione.

Distribuire i passeggeri sull'imbarcazione in modo uniforme.

290/300

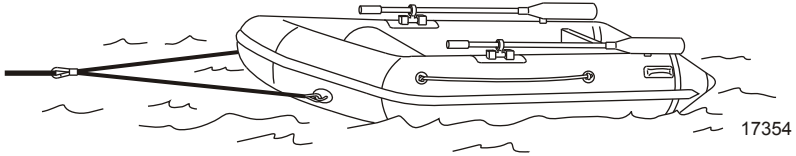
340/350

420/430

52434

X = Posizione dell'occupante

FUNZIONAMENTO

Traino

Se il gommone viene trainato da un'altra imbarcazione, deve essere vuoto. Rimuovere il fuoribordo, il serbatoio del combustibile e le dotazioni di bordo. Fissare una cima tra gli anelli per traino formando una briglia. Fissare una cima da traino alla briglia e trainare l'imbarcazione procedendo lentamente.

Sgonfiaggio accidentale di una camera d'aria

Se una delle camere d'aria dovesse sgonfiarsi accidentalmente durante la navigazione, spostare il peso sul lato opposto a tale camera e dirigersi lentamente a terra.

Tirare in secco il gommone

Non fare avanzare l'imbarcazione sulla spiaggia con il motore in funzione e non trascinarla su rocce, sabbia o ghiaia per prevenire danni al tessuto e/o allo scafo.

MANUTENZIONE

Procedura di pulizia

SUPERFICI IN TESSUTO

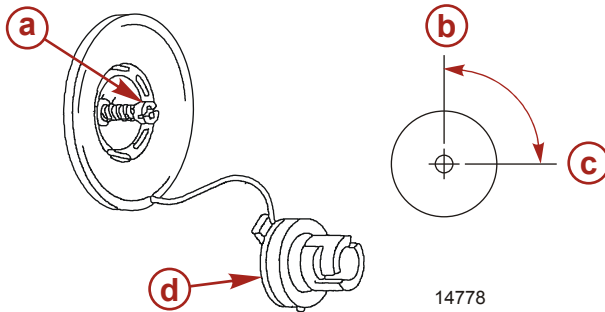
Gonfiare le camere d'aria. Pulire il tessuto con una soluzione di detergente delicato e acqua dolce. Risciacquare con acqua dolce e asciugare accuratamente.

Aprire la valvola di scarico. Lavare ed eliminare eventuali detriti dall'interno usando un tubo flessibile. Lavare la parte interna, compreso il pavimento Air Deck® con acqua e detergente. Rimuovere eventuali detriti dalla valvola di scarico. Risciacquare con acqua dolce e asciugare accuratamente.

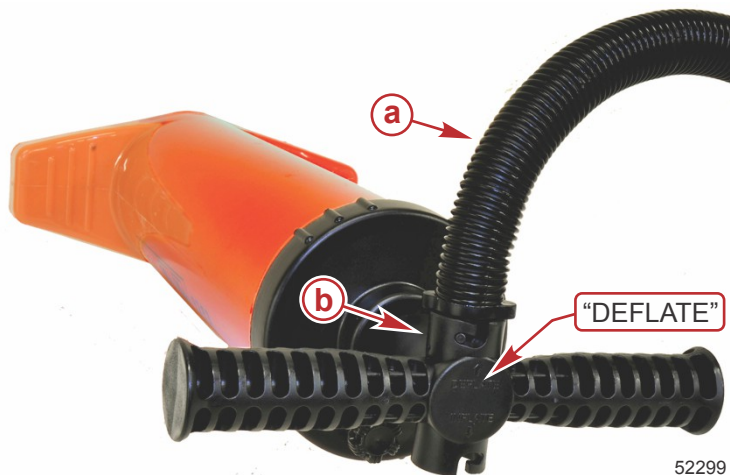
NOTA: *eventuali perdite di benzina devono essere pulite immediatamente per prevenire danni al tessuto e/o al pavimento Air Deck®.*

IMPORTANTE: non utilizzare prodotti protettivi a base di vinile sul tessuto delle camere d'aria. Le sostanze chimiche contenute in tali prodotti possono seccare il tessuto.

Sgonfiaggio

IMPORTANTE: per sgonfiare le camere d'aria laterali, non sgonfiare una camera d'aria alla volta. Per lo sgonfiaggio mantenere una pressione dell'aria equilibrata tra le camere d'aria per prevenire tensioni o potenziali danni alle membrane interne che separano le camere d'aria.

a - Stelo della valvola
b - Posizione di chiusura
c - Posizione di apertura
d - Tappo della valvola

1. Rimuovere il tappo della valvola ruotandolo di un quarto di giro in senso antiorario.
2. Spingere in dentro lo stelo della valvola e sgonfiare la camera d'aria anteriore di un quarto della capacità della camera.
3. Spingere in dentro gli steli delle valvole sulle camere d'aria laterali e scaricare la pressione per un quarto della capacità delle camere.
4. Ripetere la procedura per sgonfiare in modo uniforme tutte le camere d'aria.
5. Spingere in dentro lo stelo della valvola e ruotarlo di un quarto di giro in senso orario per bloccare la valvola in posizione aperta.
6. Utilizzare la pompa manuale in modalità di sgonfiaggio per rimuovere l'aria residua.

a. Inserire il tubo flessibile nell'attacco sull'impugnatura della pompa contrassegnato con "DEFLATE" (Sgonfiaggio) e bloccarlo in posizione.

a - Tubo flessibile
b - Attacco per sgonfiaggio

b. Inserire l'adattatore per gonfiaggio della pompa dell'aria nella valvola della camera d'aria e bloccarlo in posizione.

RIPARAZIONI

Informazioni su riparazioni generali

Il proprietario può tentare di eseguire piccole riparazioni attenendosi alle apposite istruzioni. Rivolgersi a professionisti in caso di riparazioni di strappi o fori superiori a un pollice, o se è necessario applicare una toppa che si sovrappone a una cucitura.

Il kit di riparazione fornito con l'imbarcazione prevede l'uso di una colla monocomponente e può essere utilizzato solo per riparazioni di emergenza di piccola entità.

Il gommone è realizzato in tessuto di PVC o CSM: accertarsi che per le riparazioni al tessuto vengano utilizzate colla e toppe di materiali adeguati.

IMPORTANTE: accertarsi che per le riparazioni al tessuto vengano utilizzate colla e toppe di materiali adeguati. Il materiale e la colla per rattoppare il PVC non possono essere usati su tessuti in CSM e viceversa.

Riparazione di una camera d'aria – Tessuto in CSM

⚠ AVVERTENZA

Pericolo di lesioni gravi o mortali causate da incendi, esplosioni o avvelenamenti. Le colle e i solventi utilizzati per riparare gommoni sono tossici e altamente infiammabili. Per motivi di sicurezza, eseguire sempre le operazioni all'aperto o in un'area ben ventilata, lontano da fiamme libere, scintille o apparecchi dotati di fiamme pilota. L'inalazione dei vapori o il contatto con la pelle possono essere pericolosi per la salute. Per evitare l'inalazione di vapori e il contatto con la pelle e gli occhi, indossare un respiratore con filtro al carbonio e indumenti protettivi su tutte le zone esposte del corpo.

Il kit di riparazione fornito con l'imbarcazione prevede l'uso di una colla monocomponente e può essere utilizzato solo per riparazioni di emergenza di piccola entità. Per una riparazione permanente è necessario usare colla per CSM a due componenti. La colla per CSM a due componenti e le toppe sono disponibili tramite Mercury Marine.

A piccoli strappi e forellini nelle camere d'aria con dimensioni di 1 cm (0.393 in.) o meno si può porre rimedio con una riparazione di emergenza. In caso di aree di dimensioni maggiori o se è necessario applicare una toppa che si sovrappone a una cucitura, la riparazione deve essere eseguita da un professionista presso un centro di riparazioni su gommoni. Per informazioni sul centro di riparazioni su gommoni più vicino, rivolgersi al concessionario Mercury.

Per ottenere un incollaggio ottimale, l'umidità relativa deve essere inferiore al 60%, la temperatura ambiente deve essere compresa tra 18 °C e 25 °C (tra 65 °F e 77 °F) e l'imbarcazione non deve essere esposta alla luce solare diretta.

Ritagliare una toppa di dimensioni sufficienti a coprire l'area danneggiata e sporgere di almeno 38 mm (1.5 in.) su tutti i lati. Centrare la toppa sulla zona danneggiata e tracciarne il profilo con una matita. Applicare nastro adesivo di finitura lungo il perimetro dell'area tracciata per garantire una linea di colla precisa e accurata.

Utilizzare carta vetrata a grana 100 o una pietra pomice e irruvidire l'area dell'imbarcazione dove sarà applicata la toppa e il lato posteriore della toppa. Durante la levigazione è sufficiente eliminare la superficie protettiva esterna del tessuto, finché la finitura non appare opaca.

Pulire le superfici levigate con toluene o solventi per pulizia a base di toluene. Evitare che il solvente venga a contatto con la pelle.

COLLA MONOCOMPONENTE (SOLO PER RIPARAZIONI DI EMERGENZA)

Seguire le istruzioni sul tubetto di adesivo.

ADESIVO A DUE COMPONENTI

Miscelare una dose di adesivo seguendo le istruzioni di miscelazione fornite con il prodotto. Evitare che l'adesivo venga a contatto con la pelle. Una volta che l'adesivo è stato miscelato, lasciarlo riposare per un breve periodo per attivare il catalizzatore. In caso contrario la capacità adesiva sul tessuto sarà di scarsa qualità.

Utilizzare un pennello a setole corte e applicare con un movimento circolare due sottili strati di adesivo sul lato posteriore della toppa e sull'area da riparare dell'imbarcazione. Attendere che il primo strato si asciughi completamente (circa 15 minuti) e quindi applicare il secondo strato. Quando il secondo strato diventa appiccicoso, applicare la toppa sull'area preparata e premerla verso il basso con forza. Utilizzare un oggetto liscio (per esempio la parte convessa di un cucchiaio) ed espellere eventuali bolle d'aria intrappolate sotto la toppa, partendo dal centro della toppa e procedendo verso i bordi.

Dopo avere rimosso il nastro adesivo di finitura, pulire eventuale colla in eccesso con un solvente, posizionare 4-5 libbre di peso sulla toppa e lasciare asciugare per 24 ore prima di mettere in pressione la camera d'aria riparata.

Riparazione di una camera d'aria – Tessuto in PVC

⚠ AVVERTENZA

Pericolo di lesioni gravi o mortali causate da incendi, esplosioni o avvelenamenti. Le colle e i solventi utilizzati per riparare i gommoni sono tossici e altamente infiammabili. Per motivi di sicurezza, eseguire sempre le operazioni all'aperto o in un'area ben ventilata, lontano da fiamme libere, scintille o apparecchi dotati di fiamme pilota. L'inalazione dei vapori o il contatto con la pelle possono essere pericolosi per la salute. Per evitare l'inalazione di vapori e il contatto con la pelle e gli occhi, indossare un respiratore con filtro al carbonio e indumenti protettivi su tutte le zone esposte del corpo.

Il kit di riparazione fornito con l'imbarcazione prevede l'uso di una colla monocomponente e può essere utilizzato solo per riparazioni di emergenza di piccola entità. Per una riparazione permanente è necessario usare un adesivo per tessuto in PVC a due componenti. L'adesivo a due componenti e le toppe per tessuto in PVC sono disponibili tramite Mercury Marine.

A piccoli strappi e forellini nelle camere d'aria con dimensioni di 1 cm (0.393 in.) o meno si può porre rimedio con una riparazione di emergenza. In caso di aree di dimensioni maggiori o se è necessario applicare una toppa che si sovrappone a una cucitura, la riparazione deve essere eseguita da un professionista presso un centro di riparazioni su gommoni. Per informazioni sul centro di riparazioni su gommoni più vicino, rivolgersi al concessionario Mercury.

Per ottenere un incollaggio ottimale, l'umidità relativa deve essere inferiore al 60%, la temperatura ambiente deve essere compresa tra 18 °C e 25 °C (tra 65 °F e 77 °F) e l'imbarcazione non deve essere esposta alla luce solare diretta.

Ritagliare una toppa di dimensioni sufficienti a coprire l'area danneggiata e sporgere di 38 mm (1.5 in.) su tutti i lati. Centrare la toppa sulla zona danneggiata e tracciarne il profilo con una matita. Applicare nastro adesivo di finitura lungo il perimetro dell'area tracciata per garantire una linea di colla precisa e accurata.

Pulire l'area sull'imbarcazione dove verrà applicata la toppa e il lato posteriore della toppa con solvente per toppe al metiletilchetone e detergente. Evitare che il solvente venga a contatto con la pelle. Dopo avere applicato il solvente, si noterà che l'area diventa appiccicosa: tale caratteristica garantisce una buona adesione della colla.

COLLA MONOCOMPONENTE (SOLO PER RIPARAZIONI DI EMERGENZA)

Seguire le istruzioni sul tubetto di adesivo.

ADESIVO A DUE COMPONENTI

Miscelare una dose di adesivo a due componenti seguendo le istruzioni di miscelazione fornite con il prodotto. Evitare che l'adesivo venga a contatto con la pelle. Una volta che l'adesivo è stato miscelato, lasciarlo riposare per un breve periodo per attivare il catalizzatore. In caso contrario la capacità adesiva sul tessuto sarà di scarsa qualità.

Utilizzare un pennello a setole corte e applicare con un movimento circolare tre sottili strati di adesivo sul lato posteriore della toppa e sull'area da riparare dell'imbarcazione. Attendere 5-10 minuti che uno strato si asciughi prima di applicare lo strato successivo. Dopo avere applicato il terzo strato, attendere 5-10 minuti e quindi applicare la toppa sull'area preparata e premerla verso il basso con forza. Utilizzare un oggetto liscio (per esempio la parte convessa di un cucchiaio) ed espellere eventuali bolle d'aria intrappolate sotto la toppa, partendo dal centro della toppa e procedendo verso i bordi.

RIPARAZIONI

Dopo avere rimosso il nastro adesivo di finitura, posizionare 4-5 libbre di peso sulla toppa e lasciare asciugare per 24 ore prima di mettere in pressione la camera d'aria riparata.

RIMESSAGGIO

Preparazione al rimessaggio

NOTA: prima di essere rimessata per un lungo periodo di tempo, l'imbarcazione deve essere pulita e risciacquata con acqua dolce. Fare riferimento a ***Procedura di pulizia****.*

IMPORTANTE: per prevenire lo scolorimento del tessuto a causa di vegetazione marina o acqua inquinata, non rimessare l'imbarcazione in acqua per lunghi periodi di tempo.

Per pulire il tessuto dell'imbarcazione e il pavimento Air Deck attenersi alla **procedura di pulizia** nella sezione **Manutenzione**. Dopo avere lavato l'imbarcazione, asciugarla accuratamente.

L'imbarcazione può essere rimessata gonfiata o sgonfiata. Rimessare l'imbarcazione in un luogo fresco e asciutto e al riparo da un'eccessiva esposizione alla luce solare.

Se l'imbarcazione verrà rimessata all'aperto per un lungo periodo di tempo, coprirla per evitare l'esposizione alla luce solare diretta.

ASSISTENZA TECNICA CLIENTI

Assistenza tecnica

Per il concessionario e per Mercury Marine la soddisfazione dei propri clienti è molto importante. In caso di problemi, domande o dubbi relativi al gommone o al motore fuoribordo, rivolgersi al concessionario di fiducia o a un altro concessionario autorizzato Mercury Marine. Per ulteriore assistenza, attenersi alle seguenti istruzioni.

1. Rivolgersi al Responsabile Vendite o Responsabile Servizio della concessionaria. Se ciò non dovesse essere sufficiente, contattare direttamente il proprietario della concessionaria.
2. Qualora le domande, i dubbi o i problemi non possano essere risolti dal concessionario, rivolgersi a un centro di assistenza Mercury Marine. Mercury Marine sarà a disposizione del cliente e del concessionario per risolvere qualsiasi problema.

Il reparto di assistenza richiederà le seguenti informazioni:

- Nome e indirizzo del cliente
- Numero di telefono durante il giorno
- Modello e numero di serie del fuoribordo
- Modello e numero di serie del gommone
- Ragione sociale e indirizzo della concessionaria
- Natura del problema

Informazioni su pezzi di ricambio e accessori

Per qualsiasi richiesta di informazioni su pezzi di ricambio e accessori originali, rivolgersi a un concessionario autorizzato. Il concessionario è in possesso di tutte le informazioni necessarie per ordinare accessori e pezzi di ricambio. Per l'ordinazione di pezzi di ricambio e accessori, il concessionario deve conoscere il modello e il numero di serie per ordinare i pezzi corretti.

Assistenza fuori sede

Qualora si renda necessario un intervento di assistenza lontano dal concessionario locale abituale, rivolgersi al concessionario autorizzato più vicino. Se, per un qualsiasi motivo, non si riesce a ottenere assistenza, contattare un centro di assistenza Mercury Marine.